

PERILAKU *SAFETY RIDING* PADA SISWA SMA DI KABUPATEN PANGKEP

SAFETY RIDING BEHAVIOUR ON SENIOR HIGH SCHOOL STUDENTS IN PANGKEP DISTRICT

Muhammad Asdar¹, Rismayanti², Dian Sidik²

¹Alumni Epidemiologi FKM Unhas

²Bagian Epidemiologi FKM Unhas

e-mail : asdhar_ss@yahoo.co.id ; 085656455560

ABSTRAK

Perilaku *safety riding* merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan cidera akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menjadi masalah global seiring dengan transisi pola penyakit. Di Indonesia kecelakaan lalu lintas menjadi pembunuh urutan ketiga setelah penyakit jantung dan stroke. Sebesar 70% kecelakaan lalu lintas terjadi pada sepeda motor. Kelompok umur remaja (15-25) paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Jenis penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan desain *cross sectional study*. Populasinya adalah seluruh siswa kelas X dan XI yang mengendarai sepeda motor di SMAN 1 Pangkajene dan SMAN 1 Bungoro sebanyak 425 siswa dan sampel sebanyak 175 siswa. Penarikan sampel menggunakan *proportional random sampling*. Analisa data secara univariat dan bivariat dengan uji *chi square*. Hasil penelitian terdapat 3 variabel yang memiliki hubungan dengan variabel dependen, yaitu: kepemilikan SIM ($p=0,022$), sikap ($p=0,005$), dan dukungan keluarga ($p=0,00$). Sedangkan variabel pengetahuan tidak berhubungan ($p=0,18$). Penelitian menyimpulkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM, sikap dan dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* dan tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Penelitian ini menyarankan agar pihak sekolah melakukan pengawasan terhadap siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan sosialisasi *safety riding* serta aturan lalu lintas bekerjasama dengan pihak satuan lalu lintas. Selain itu, perlunya peran orang tua dalam memberikan dukungan kepada anak terkait perilaku *safety riding* berupa teguran dan nasehat mengenai kelengkapan kendaraan dan alat pelindung diri.

Kata kunci : *safety riding*, kecelakaan lalu lintas, remaja

ABSTRACT

Safety riding is one of the efforts to reduce traffic accident incidents and injuries caused traffic accidents. Traffic accidents is a global problem along with the transition of the pattern of disease. In Indonesia traffic accident be a third killer after heart disease and stroke and approximately 70% of traffic accidents occur on motorcycles. Adolescents (15-25 years) are the age group most traffic accidents. This study examines the factors that related with safety riding on senior high school in Pangkep district. Type of study is an observational with cross sectional study. The population is all students of class X and XI are riding a motorcycle in SMAN 1 Pangkajene and SMAN 1 Bungoro much as 425 students and sample was 175 students. Sampling using proportional random sampling. Data analysis was performed with univariate and bivariate with chi square test. This study showed there are 3 variables that have a relationship with the dependent variable, namely: SIM ownership ($p = 0.022$), attitude ($p = 0.005$), and family support ($p = 0.00$). While the knowledge variable is not related ($p = 0.1$). The study concludes that there is a relation between the SIM ownership, attitudes and family support with safety riding and there was no relationship between the level of knowledge with safety riding of senior high school students in Pangkep. This study suggests the school to monitor the students and socialize safety riding and traffic rules in cooperation with the traffic unit. In addition, the role of parents is very important to support their children about safety riding such as admonition advice on the completeness of vehicles and personal protective equipment.

Keywords : *safety riding, traffic accident, adolescent.*

PENDAHULUAN

Safety riding merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan terjadinya pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Berdasarkan laporan WHO (2004), saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia telah mencapai 1.5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun. Sebanyak 85% korban meninggal akibat kecelakaan terjadi di negara-negara berkembang (Russeng, 2011).

Kecelakaan lalu lintas kini telah menjadi pembunuh urutan ketiga di Indonesia setelah penyakit jantung dan stroke. Berdasarkan data dari Ditjen Perhubungan Darat kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih terus meningkat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2009 jumlah kecelakaan mencapai 62.960 kasus dan terus meningkat menjadi 109.319 kasus pada tahun 2010 dan 109.776 pada tahun 2011 dengan angka pertumbuhan rata-rata 11,64%. Total korban pada tahun 2011 mencapai 176.763 orang, dengan rincian 31.185 meninggal dunia, 36.767 luka berat dan 108.811 menderita luka ringan (Ditjen Hubdat, 2008-2012)

Data dari Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas 1.127 kasus pada tahun 2006, 1.493 kasus pada tahun 2007 dan 1.872 pada tahun 2008. Dari data tersebut, korban yang meninggal 681 orang pada tahun 2006, 938 orang pada tahun 2007 dan 958 orang pada tahun 2008.² Dari 44 RS kabupaten/kota se Sulawesi Selatan (pemerintah dan swasta) yang melaporkan situasi Penyakit Tidak Menular menunjukkan bahwa kasus terbanyak adalah kasus kecelakaan lalu lintas baik pada penderita rawat jalan sebanyak 9.354 penderita (34,26%) maupun pada penderita rawat inap sebanyak 3.842 penderita (35,71%) disusul hipertensi dan asma (BPPK Kemenkes RI, 2010).

Berdasarkan data RSUD Pangkep tahun 2010 kecelakaan lalu lintas termasuk dalam 5 besar Penyakit Tidak Menular (PTM) untuk pasien rawat inap dan rawat jalan. Kecelakaan lalu lintas menempati urutan kelima untuk pasien rawat inap dengan jumlah 66 kasus setelah penyakit hipertensi, *diabetes melitus*, asma dan

stroke. Namun, untuk jumlah pasien rawat jalan kecelakaan lalu lintas menempati urutan pertama dengan jumlah kasus sebanyak 434 kasus (RSUD Pangkep, 2012).

Data rekam medik RSUD Pangkep tahun 2009-2012 menunjukkan bahwa kelompok umur 15-25 tahun menjadi kelompok umur pasien kecelakaan lalu lintas terbanyak yang menjalani rawat jalan dan rawat inap. Pada tahun 2009 jumlah pasien rawat inap dan rawat jalan kelompok umur 15-25 tahun yakni 86 pasien (30,28%) dan 90 pasien (29,3%). Untuk tahun 2010 terdapat 55 pasien (36,18%) rawat inap dan 126 pasien (37,6%) rawat jalan. Pada tahun 2011 terdapat 75 pasien (37,87%) rawat inap dan 154 pasien (42,4%) rawat jalan. Sedangkan pada tahun 2012 untuk data triwulan I dan II, jumlah pasien rawat inap yakni 23 pasien (41,67%) dan 104 pasien (41,1%) untuk pasien rawat jalan (RSUD Pangkep, 2012).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan rancangan penelitian *cross sectional study*, yakni rancangan penelitian dimana pengamatan antara variabel dependen dan variabel independen dilakukan pada waktu yang sama. Penelitian ini dilakukan pada bulan Januari sampai Februari 2013 di SMAN 1 Pangkajene dan SMAN 1 Bungoro Kabupaten Pangkep.

Populasi dalam penelitian ini adalah semua siswa kelas X dan XI SMAN 1 Pangkajene dan SMAN 1 Bungoro yang menggunakan sepeda motor. Jumlah keseluruhan populasi sebesar 425 siswa. Sampel penelitian adalah siswa SMA yang berasal dari dua sekolah yang didapatkan berdasarkan rumus besar sampel yakni sebanyak 175 siswa. Teknik penarikan sampel yakni *proportional random sampling*.

Data Primer diperoleh dengan melakukan kunjungan ke lokasi penelitian atas dasar sudah melakukan janji, setelah itu siswa yang menjadi sampel diminta waktu/kesediaanya untuk diwawancarai dan menjelaskan tujuan wawancara serta jaminan kerahasiaan jawaban. Data sekunder diperoleh dari tata usaha tiap sekolah.

Pengolahan data dengan menggunakan *Epidata* untuk penginputan data kemudian diekspor ke *Program SPSS (Statistical package for sosial science)* untuk analisis data. Data dianalisis secara univariat dan bivariat dan hasilnya disajikan dalam bentuk tabel dan narasi.

HASIL PENELITIAN

Karakteristik Responden

Karakteristik responden yang dimaksud dalam penelitian ini mencakup umur, jenis kelamin dan asal sekolah responden. Berikut adalah distribusi frekuensi responden berdasarkan karakteristik siswa.

Berdasarkan Tabel 1 dapat diketahui bahwa responden dengan umur 16 tahun merupakan umur dengan jumlah tertinggi yakni sebanyak 77 orang (44%) sedangkan jumlah terendah yakni umur 14 tahun sebanyak 7 orang (4%). Siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah sebagian besar adalah laki-laki (59,4%) sedangkan perempuan (40,6%). Dari kedua sekolah tersebut, SMAN 1 Pangkajene memiliki siswa yang mengendarai sepeda motor lebih banyak yakni 110 orang (62,9%) daripada SMAN 1 Bungoro.

Deskripsi variabel penelitian

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa sebagian besar responden tidak memiliki SIM yakni 150 orang (85,7%). Jumlah siswa yang memiliki pengetahuan “cukup” lebih tinggi yakni 107 orang (61,1%) dibandingkan siswa yang berpengetahuan “kurang” yang hanya 68 orang (38,9%). Dilihat dari sikap siswa terhadap *safety riding*, jumlah siswa yang memiliki sikap positif lebih banyak yakni 100 orang (57,1%) dibandingkan siswa yang bersikap negatif.

Sebagian besar siswa didukung oleh keluarganya untuk berperilaku *safety riding* yakni sekitar 112 orang (64%) sedangkan yang tidak mendapat dukungan yakni 63 orang (36%). Sedangkan jumlah responden yang berperilaku *safety riding* baik adalah 96 orang (54,9%) dan sisanya 79 orang (45,1%) berperilaku buruk.

Analisis Hubungan Antar Variabel

Hubungan antara Kepemilikan SIM dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa dari 25 responden yang telah memiliki SIM sebanyak 19 orang (76,0%) yang memiliki perilaku *safety riding* baik dan sebanyak 6 orang (24,0%) yang berperilaku buruk. Sedangkan dari 150 responden yang tidak memiliki SIM sebanyak 77 orang (51,3%) berperilaku baik dan 73 orang (48,7%) berperilaku buruk.

Hasil uji statistik menggunakan uji *chi-square* antara kepemilikan SIM dengan perilaku *safety riding* diperoleh nilai $p= 0,022$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Sedangkan hasil uji *phi* menunjukkan nilai $\phi=0,17$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara kepemilikan SIM dengan perilaku *safety riding* adalah lemah.

Hubungan antara Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding.

Tabel 3 menunjukkan bahwa dari 107 responden yang memiliki tingkat pengetahuan cukup sebanyak 63 orang (58,9%) berperilaku baik dan 44 orang (41,1%) yang berperilaku buruk. Sedangkan dari 68 responden yang memiliki tingkat pengetahuan kurang sebanyak 33 orang (48,5%) berperilaku baik dan sebanyak 35 orang (51,5%) berperilaku buruk.

Berdasarkan hasil uji statistik tingkat pengetahuan terhadap *safety riding* menggunakan uji *chi-square* didapatkan nilai $p=0,18$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep.

Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Safety Riding.

Tabel 3 menunjukkan bahwa dari 100 orang yang memiliki sikap positif terhadap *safety riding* terdapat 64 orang (64,0%) yang berperilaku *safety riding* yang baik dan 36 orang (36,0%) yang berperilaku *safety riding* yang buruk. Secara umum responden memiliki jawaban yang positif untuk sebagian besar pertanyaan. Namun, untuk pernyataan tentang “tidak semua pelanggaran harus mendapatkan sanksi pidana kurungan atau denda” sebagian besar responden yang setuju bahkan sangat setuju akan hal itu. Selain itu, masih banyak responden yang setuju apabila berkendara menggunakan helm meskipun tidak berlisensi SNI.

Hasil uji statistik menggunakan uji *chi-square* didapatkan nilai $p=0,005$. Hasil ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap terhadap *safety riding* dengan perilaku *safety riding* siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Sedangkan hasil uji *phi* menunjukkan nilai $\phi=0,21$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* adalah lemah.

Hubungan antara Dukungan Keluarga dengan Perilaku Safety Riding.

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa dari 112 responden yang mendapat dukungan dari keluarga sebanyak 74 orang (66,1%) yang berperilaku *safety riding* baik dan 38 orang (33,9%) yang berperilaku buruk. Sedangkan dari 63 orang yang tidak mendapat dukungan keluarga sebanyak 22 orang (34,9%) yang berperilaku baik dan sebanyak 41 orang (65,1%) yang berperilaku buruk.

Hasil uji statistik menggunakan uji chi-square didapatkan nilai $p=0,000$. Hasil ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* siswa SMA di Kabupaten Pangkep. Sedangkan hasil uji *phi* menunjukkan nilai $\phi=0,30$ yang berarti bahwa derajat keeratan hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* adalah sedang.

PEMBAHASAN

Kepemilikan SIM dengan Perilaku Safety Riding

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah lebih banyak yang tidak memiliki SIM. Hal ini sangat memperhatikan mengingat SIM merupakan salah satu bukti bahwa seseorang sudah mampu dan layak untuk mengendarai sepeda motor. Usia siswa kelas X dan XI SMA rata-rata usianya adalah 15 dan 16 tahun, usia tersebut belum memenuhi syarat untuk bisa memiliki SIM. Meskipun demikian, siswa tetap mengendarai sepeda motor karena mereka merasa sudah mahir tanpa harus dilengkapi dengan SIM. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 umur minimal seseorang untuk bisa mendapatkan SIM C adalah 17 tahun.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan siswa mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM antara lain : 1) Tidak adanya sanksi yang tegas dari petugas kepolisian karena hanya dilakukan pengarahannya dan teguran di sekolah tetapi tidak dilanjutkan dengan tindakan sanksi berupa tilang. 2) Orang tua yang mengizinkan dan memfasilitasi anaknya mengemudikan sepeda motor walaupun tidak dilengkapi oleh SIM. 3) Kebiasaan masyarakat membiarkan atau tidak peduli terhadap pelanggaran yang dilakukan siswa yang sudah jelas melanggar undang-undang lalu lintas. 4)

Kondisi lingkungan alam dari letak wilayah, domisili dan tempat tinggal turut mempengaruhi perilaku siswa mengemudikan sepeda motor tanpa memiliki SIM.

Keberadaan SIM pada siswa setidaknya akan mempengaruhi perilaku *safety riding* mereka. Penelitian yang dilakukan oleh Ouimet *et al* (2007) mengemukakan bahwa remaja yang telah memiliki SIM akan cenderung berperilaku *safety riding* yang baik pada masa awal kepemilikan SIMnya.

Tingkat Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding.

Salah satu aspek penting dalam perilaku adalah pengetahuan. Pengetahuan yang cukup diharapkan menjadi cerminan perilaku yang baik begitupun sebaliknya. Namun, terkadang tingkat pengetahuan seseorang tidak sejalan dengan perilaku disebabkan oleh faktor lain seperti faktor lingkungan. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa jumlah responden yang memiliki pengetahuan cukup lebih tinggi yakni 107 orang (61,1%) dibandingkan siswa yang berpengetahuan kurang.

Masih banyaknya siswa yang memiliki pengetahuan cukup namun berperilaku *safety riding* buruk karena belum adanya kesadaran dan pemahaman siswa tentang pentingnya berkendara yang aman menyebabkan hanya sekedar tahu tanpa bisa mengaplikasikan dalam kehidupan sehari-hari. Siswa yang tergolong dalam kelompok remaja tengah (*middle adolescent*) yang memiliki kecenderungan *narcistic* dan menyukai teman-teman yang mempunyai sifat yang sama dengan dirinya.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Siregar (2010) tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada civitas akademika UIN Syarif Hidayatullah⁶. Dari hasil penelitian tersebut didapatkan nilai $p=0,054$ yang berarti tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Hasil ini berbeda dengan penelitian Sambodo (2010) yang mengemukakan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku menggunakan helm standar SNI pada pengendara sepeda motor. Penelitian lain yang dilakukan oleh Aprillika dan Erika (2008) membuktikan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Budi Mulya Tangerang dengan nilai $p=0,001$.

Sikap dengan Perilaku Safety Riding.

Sikap merupakan predisposisi dari sebuah tindakan atau perilaku. Berdasarkan teori yang ada memperlihatkan bahwa sikap seseorang dapat mempengaruhi perilaku.

Setelah melewati tahapan tahu terhadap suatu objek atau stimulus kemudian dilakukan penilaian atau bersikap terhadap stimulus atau objek tersebut. Sikap masih digolongkan sebagai reaksi tertutup sebab tidak dapat dilihat langsung melainkan hanya berupa tafsiran dimana sikap masih berupa kesiapan untuk bereaksi yang merupakan penghayatan terhadap suatu objek (Notoatmodjo, 2005).

Secara umum responden memiliki jawaban yang positif untuk sebagian besar pertanyaan. Namun, untuk pernyataan tentang “tidak semua pelanggaran harus mendapatkan sanksi pidana kurungan atau denda” sebagian besar responden yang setuju bahkan sangat setuju akan hal itu. Selain itu, masih banyak responden yang setuju apabila berkendara menggunakan helm meskipun tidak berlisensi SNI.

Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 setiap pelanggaran lalu lintas harus dikenai sanksi baik pidana kurungan maupun denda sesuai dengan jenis pelanggaran yang dilakukan. Begitupun dengan kewajiban menggunakan helm yang Standar Nasional Indonesia (SNI) dengan harapan helm yang digunakan mampu mencegah pengendara mengalami cedera khususnya cedera kepala.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Sambodo (2010) yang mengemukakan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku penggunaan helm standar SNI pada pengendara sepeda motor di Kota Semarang dengan nilai $p=0,011^7$. Hasil ini membuktikan bahwa sangat perlu adanya pengembangan sikap terhadap budaya keamanan dan keselamatan berkendara di lingkungan sekolah. Hasil yang sama dikemukakan oleh Siregar dkk (2010) bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* pada civitas akademika UIN Syarif Hidayatullah Jakarta dengan nilai $p=0,028$.

Menurut Notoatmodjo (2005) Sikap merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek di lingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap objek. Sikap siswa yang positif terhadap *safety riding* diharapkan telah menjadi bukti kesiapan siswa untuk mengaplikasikan perilaku aman berkendara.

Dukungan Keluarga dengan Perilaku Safety Riding.

Keluarga merupakan lingkungan yang paling dekat dengan anak dalam hal ini siswa. Perilaku-perilaku yang sudah menjadi kebiasaan dalam keluarga biasanya menjadi acuan bagi setiap anggota keluarga dalam kesehariannya. Dukungan keluarga

dalam berbagai hal sangat diperlukan bagi seorang anak termasuk dalam penerapan *safety riding*. Dari hasil penelitian ditemukan bahwa dari keseluruhan responden yang diwawancarai sebagian besar telah mendapatkan dukungan dari keluarga dalam penerapan *safety riding*. Kemudian semua responden yang mendapat dukungan dari keluarga sebagian besar telah berperilaku *safety riding* baik. Sedangkan keseluruhan responden yang tidak mendapat dukungan keluarga hanya sebagian kecil yang berperilaku baik.

Berdasarkan jawaban responden terhadap pernyataan tentang dukungan keluarga dapat diketahui bahwa masih banyak siswa yang mengaku tidak pernah dilarang orang tua mengendarai sepeda motor tanpa memiliki SIM dan tidak pernah mendapat larangan dari keluarga untuk menggunakan *handphone* saat berkendara. Sedangkan sebagian besar responden mengaku selalu mendapat larangan untuk balapan di jalanan dari keluarga. Hasil ini memberikan gambaran bahwa pihak keluarga belum sepenuhnya memberikan dukungan terhadap siswa untuk menerapkan *safety riding*. Hal ini bisa disebabkan masih banyak masyarakat yang menganggap bahwa penggunaan *handphone* saat berkendara bukan hal yang berbahaya bagi pengendara.

Penelitian yang dilakukan oleh Wogalter (2005) yang melihat persepsi pengendara yang menggunakan dan yang tidak menggunakan telepon seluler terhadap risiko kecelakaan mengemukakan bahwa pengendara yang menggunakan *handphone* saat berkendara menganggap hal itu tidak lebih berbahaya dibandingkan tidak menggunakannya. Sebaliknya, pengendara yang tidak menggunakan *handphone* menganggap penggunaan *handphone* merupakan perilaku yang sangat berbahaya dan berisiko menyebabkan tabrakan. Penelitian lain oleh O'brien *et al* (2010) pada siswa di Carolina Utara mengungkapkan bahwa dari 537 pengendara usia sekolah sebesar 45% yang dilaporkan menggunakan *handphone* saat berkendara seperti menelepon atau menerima telepon dan membaca atau mengirim pesan singkat.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian tentang perilaku penggunaan helm pada pengendara sepeda motor oleh Sambodo (2010) di Semarang yang mengemukakan bahwa ada hubungan antara dukungan keluarga dan teman dengan perilaku penggunaan helm SNI dengan nilai $p=0,030$. Penggunaan helm dengan

Standar Nasional Indonesia merupakan salah satu bentuk keamanan dan keselamatan berkendara (*safety riding*). Penelitian lain yang dilakukan oleh Lahatte *et al* (2008) mengungkapkan bahwa faktor keluarga dalam hal ini orang tua mempengaruhi baik praktek maupun representasi dari remaja dalam hal berkendara. Secara tidak langsung perilaku berkendara anak merupakan cerminan perilaku berkendara orangtua.

KESIMPULAN

Penelitian menyimpulkan bahwa ada hubungan antara kepemilikan SIM, sikap dan dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* dan tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku *safety riding* siswa SMA di Kabupaten Pangkep

SARAN

Penelitian ini menyarankan agar pihak sekolah melakukan pengawasan terhadap siswa yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan sosialisasi *safety riding* serta aturan lalu lintas bekerjasama dengan pihak satuan lalu lintas. Selain itu, perlunya peran orang tua dalam memberikan dukungan kepada anak terkait perilaku *safety riding* berupa teguran dan nasehat mengenai kelengkapan kendaraan dan alat pelindung diri serta perlu diadakan penelitian yang lebih spesifik dan mendalam terhadap kepemilikan SIM pada siswa SMA.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprillita dkk. 2008. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA Budi Mulya Tangerang Tahun 2008*. Skripsi. FKM UIN Syarif hidayatullah.
- Badan Penelitian Dan Pengembangan Kesehatan Kementerian Kesehatan RI. 2010. *Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas 2010)*. Online : http://www.litbang.depkes.go.id/sites/download/buku_laporan/lapnas_riskesdas010/Laporan_riskesdas_2010.pdf (diakses pada tanggal 13 September 2012, 17.37).
- Ditjen Perhubungan Darat. 2008-2012. *Perhubungan darat dalam Angka* .jakarta : www.hubdat.web.id (diakses tanggal 12 Oktober 2012, 13.55).

- Lahatte et al, 2008. *Is the Way Young People Drive a Reflection of the Way Their Parents Drive? An Econometric Study of the Relation Between Parental Risk and Their Children's Risk*. Risk Analysis, Vol. 28, No. 3, 2008
- Notoatmodjo, 2005. *Promosi Kesehatan Dan Ilmu Perilaku*. Jakarta : Rineka Cipta.
- O'brien et al.2010.*Talking and Texting Among Teenage Drivers: A Glass Half Empty or Half Full?* Traffic Injury Prevention, 11:549–554.Taylor & Francis Group, LLC
- Ouimet et al, 2007. *Perceived Risk and Other Predictors and Correlates of Teenagers' Safety Belt Use During the First Licensure*. Traffic Injury Prevention, 9:1–10, 2008
- RSUD Pangkep.2012. *Data Rekam Medik RSUD Pangkep Tahun 2009-2012*. Pangkep.
- Russeng , S,R. 2011. *Kelelahan Kerja dan Kecelakaan Lalu Lintas*.Makassar : Ombak
- Sambodo. priyo.2010 *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Penggunaan Helm Standar Nasional (Sni) Oleh Pengendara Sepeda Motor Sebagai Alat Pelindung Keselamatan Berkendara (Studi Pada Mahasiswa Fkm Undip Semarang)*.skripsi. Undip.
- Siregar.2010. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding (Berkendara Dengan Aman) Pada Civitas Akademika UIN Syarif Hidayatullah Jakarta Tahun 2010*. Skripsi. FKIK UIN Syarif Hidayatullah. Jakarta
- Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
http://118.97.61.233/perundangan/images/stories/doc/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf
 (diakses pada tanggal 12 oktober 2012, 07.23)
- Wogalter et al.2005.*Perceptions of Driver Distraction by Cellular Phone Users and Nonusers*. Human Factors, Vol. 47, No. 2, Summer.

LAMPIRAN

Tabel 1 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Karakteristik Siswa SMA Kabupaten Pangkep Tahun 2013

Karakteristik Responden	Jumlah	
	n	%
Umur (tahun)		
14	7	4
15	68	38,9
16	77	44
17	23	13,1
Jenis Kelamin		
Laki-laki	104	59,4
Perempuan	71	40,6
Asal Sekolah		
SMAN 1 Pangkajene	110	62,9
SMAN 1 Bungoro	65	37,1
Total	175	100

Sumber : Data Primer

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Variabel Penelitian Perilaku *Safety Riding* pada Siswa SMA Kabupaten Pangkep Tahun 2013

Variabel Penelitian	Jumlah	
	n	%
Kepemilikan SIM		
Memiliki	25	14,3
Tidak Memiliki	150	85,7
Tingkat Pengetahuan		
Cukup	107	61,1
Kurang	68	38,9
Sikap		
Positif	100	57,1
Negatif	75	42,9
Dukungan Keluarga		
Mendukung	112	64
Tidak Mendukung	63	36
Perilaku <i>Safety Riding</i>		
Baik	96	54,9
Buruk	79	45,1
Total	175	100

Sumber : Data Primer

Tabel 3 Hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen

Variabel penelitian	Perilaku <i>safety riding</i>				Total		p
	Baik		Buruk				
	n	%	n	%	n	%	φ
Kepemilikan SIM							
Memiliki	19	76,0	6	24,0	25	100	0,022
Tidak Memiliki	77	51,3	73	48,7	150	100	0,17
Tingkat Pegetahuan							
Cukup	63	58,9	44	41,1	107	100	0,18
Kurang	33	48,5	35	51,5	68	100	
Sikap							
Positif	64	64,0	36	36,0	100	100	0,005
Negatif	32	42,7	43	57,3	75	100	0,21
Dukungan Keluarga							
Mendukung	74	66,1	38	33,9	112	100	0,000
Tidak mendukung	22	34,9	41	65,1	63	100	0,30
Total	96	54,9	79	45,1	175	100	

Sumber : Data Primer